



Praktisk anvendelse af Transportvaneundersøgelsen

Hansen, Carsten Broder; Skougaard, Britt Zoëga

Published in:
Trafik & Veje

Publication date:
2014

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):
Hansen, C. B., & Skougaard, B. Z. (2014). Praktisk anvendelse af Transportvaneundersøgelsen. *Trafik & Veje*, 10-11. <http://www.trafikogveje.dk/site/>

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Praktisk anvendelse af Transportvaneundersøgelsen

Siden 1975 er i alt næsten ½ million danskere blevet interviewet til Transportvaneundersøgelsen. Transportvaneundersøgelsen (forkortet TU) er dermed unik både ved sin størrelse og sit tidsperspektiv i Danmark – og er blandt de bedste i verden af sin art. TU kombinerer detaljeret viden om hvor, hvordan og hvorfor de adspurgte har rejst en given dag med en lang række baggrundspolysninger såsom køn, alder, uddannelse, bilrådighed, beskæftigelse o.a. I sin nuværende form har undersøgelsen kørt siden 2006 med interview 365 dage om året og med et repræsentativt udsnit af befolkningen. TU er et uundværligt redskab i trafikplanlægningen, fordi disse data kan besvare en lang række spørgsmål, som ellers ikke eller kun vanskeligt kan besvares. Eksempelvis om markedandsale for de forskellige transportmidler, hvor alle transportmidler er opgjort efter samme metode, om gang/cykeltrafik, eller om, hvor stor del af trafikken, som udføres af kommunens egne borgere.



Kommunikationskonsulent
Carsten Broder Hansen
cbroder@transport.dtu.dk



Data- og analysespecialist
Britt Züllig Stougaard
bzs@transport.dtu.dk

Forskning og fakta

Da TU gør det muligt at afdække forskelle i transportadfærd mellem befolkningsgrupper, mellem geografiske områder og over tid, er undersøgelsen et helt centralt redskab i Danmarks trafik- og transportforskning. TU indeholder et bredt udvalg af baggrundsvARIABLE for de rejsende og kan derfor blandt andet benyttes til videre forskning i, hvilke socioøkonomiske forhold der spiller ind i trafikmønstret. Det er DTU's Trans-

ports Data- og Modelcenter, der gennemfører TU og administrerer det omfattende datamateriale, og centret modtager årligt flere hundrede henvendelser fra forskere og studerende, konsulenter, regionale og internationale myndigheder samt kollektive trafikelskaber, der alle trækker på resultater fra undersøgelsen. Udover at besvare disse specifikke forespørgsler formidler Data- og Modelcenter desuden talrige resultater fra TU direkte til offentligheden. Det er ikke mindst de populære faktaark på centrets webside, hvor udtæk fra TU er blevet fremhævet og forklaret, der har synliggjort værdien af en national undersøgelse over for en bredere kreds (figur 1 og 2). Udover de viste eksempler med transportens fordeling på køn, findes der ligeledes faktaark over biltransport, aldersrelateret transport, kollektiv transport, transportvaner i forhold til indkomst og mange flere.

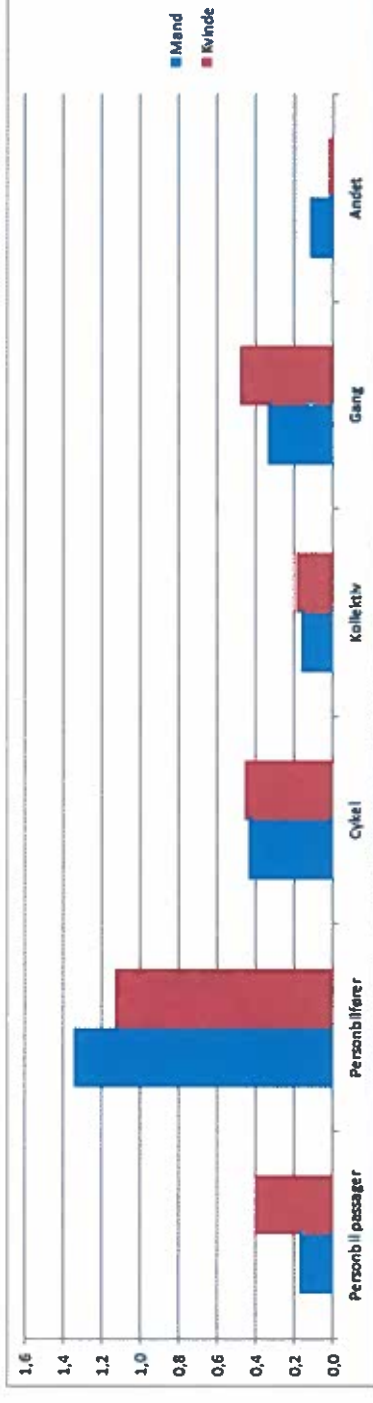
Figur 1 og 2 er uddrag fra faktaark med fokus på kønsforskelle i danskernes transportvaner. Et af mange faktaark, hvor udtæk fra Transportvaneundersøgelsen er vist i populariseret form, ledsaget af overskuelig grafik. Samtlige faktaark er tilgængelige via www.tudata.dk

Redskabet til beslutningsstøtte

Mange kommuner anvender data fra Transportvaneundersøgelsen ikke mindst til at

følge op på, hvorvidt kommunens transportpolitiske tiltag har de ønskede effekter. I Frederiksberg Kommunes Vej- og Parkafdeling arbejder ingeniør Lone Andersen blandt andet med cykelregnskabet, og hun forklarer, at Frederiksbergs nye cykelpolitik, der netop nu er i høring, har som målsætning, at mindst 40% af det samlede antal ture i kommunen skal foregå på cykel. Derfor har vi naturligvis hårdt brug for TU-data til at følge udviklingen og se, om vi er på rette vej. Vi således over for at skulle rekvirere supplerende TU-interviews for 2014 hos DTU Transports Data- og Modelcenter for at få et validt datagrundlag i forhold til kun at lave udtæk for et enkelt år. Kommunerne har generelt et behov for solide, sammenlignelige data, men som det er i dag, er der ikke nok observationer i det enkelte år til at opnå tilpas valide data, når man ønsker at blive detaljeret på kommuneniveau. Vi er derfor spændt på, om det er noget, som den kommende nationale cykelstrategi forholder sig til.

Transportvaneundersøgelsen er også en af de primære datakilder til Landstrafikmodellen. For at styrke modellen blev antallet af respondenter til TU fordoblet i perioden 2009-2011. De flere indsamlede interviews betyder naturligvis en endnu større sikkerhed i datamaterialet, hvilket glæder blandt andre trafikplanlægger Ulrik Djup-



Figur 1. Ture per person per dag fordelt på transportmiddel og køn, 2013.

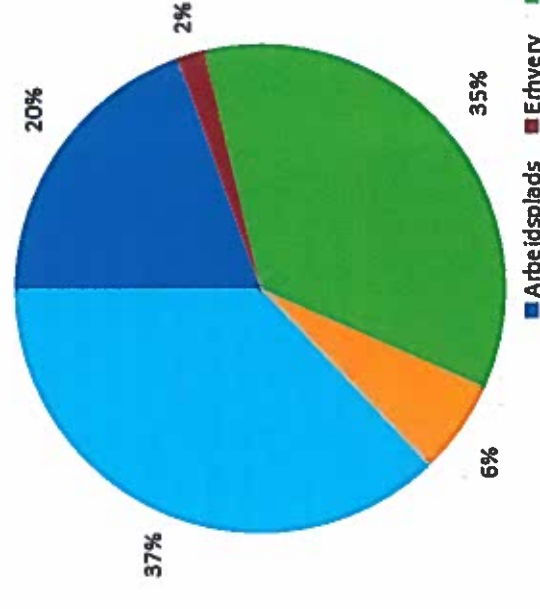
dræt i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning for hvem Transportvaneundersøgelsen er vigtig, både for at kunne følge fordelingen af transportmidlerne og udarbejde eksempler kommunens miljøregnskab og cykelregnskab. Når vi har specifikke målsætninger, såsom at 50% af turene til arbejds- og studiepladser i kommunen skal foregå på cykel, er det helt klart, at Transportvaneundersøgelsen, vi kan benytte som valideringsredskab. Data fra Transportvaneundersøgelsen når hele vejen rundt, men selv i en kommune af Københavns størrelse kommer der usikkerhed på tallene i de detaljerede analyser. Det er derfor glædeligt, at de ekstra interview-indsamlinger har styrket Transportvaneundersøgelsen.

Styrker og begrænsninger

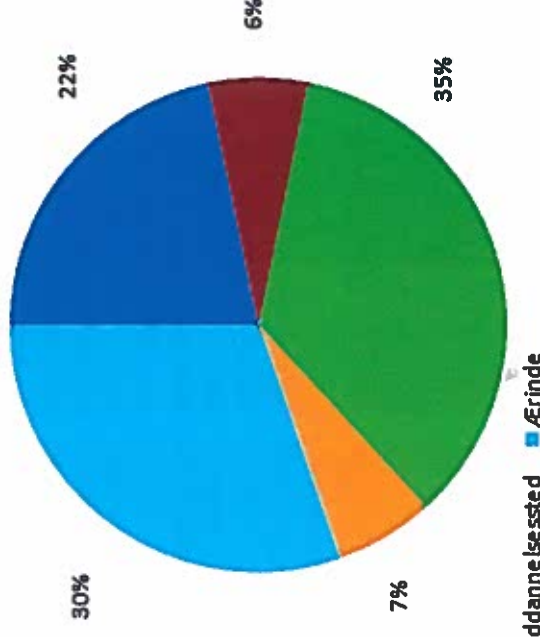
Som det fremgår, kan TU svare på en stor del af de spørgsmål, som stilles af beslutningstagere og trafikplanlæggere. Datakvaliteten, datamængden og ikke mindst den geografisk stedfæstelse af rejserne gør det muligt

- Eksempler på spørgsmål der kan besvares ved brug af TU data
- Hvor mange kilometer kører kommunens borgere pr. år henholdsvis i bil/på cykel
- Hvor mange ture har andre kommuners borgere til/i kommunen
- Hvor mange minutter rejser kommunens borgere i gennemsnit pr. hverdag/i weekenden
- Hvilke transportmidler bruger borgerne i kommunen fordelt på indkomst/alder/afstand til arbejdsplads
- Hvordan er transportmiddelfordelingen i forbindelse med pendling ind og ud af kommunen.

Kvinder



Mænd



Figur 2. Antal ture pr. dag fordelt på turformål og køn, 2013.